

LA TRANSNACIONALIZACIÓN DEL ESPACIO EN MÉXICO: EL CASO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL SIGLO XXI

Dr. Jaime Linares Zarco¹

RESUMEN

El objetivo del presente ensayo es analizar la importancia de la industria automotriz en la economía mexicana en las recientes tres décadas, así como estudiar la dinámica que dicha actividad ha ejercido sobre la economía, en términos de generación de valor agregado, ingresos y de empleo; además del impacto que han tenido en la transformación del suelo rural en suelo urbano, la urbanización y expansión de la marcha urbana.

Asimismo se procura evaluar y describir el papel que han cumplido, tanto las industrias ensambladoras como las fabricantes de autopartes automotrices, en cada una de las entidades federativas y ciudades en donde se han localizado dichas firmas, ya sea para el diseño, desarrollo, fabricación, ensamblaje, comercialización y venta de vehículos automotores; vehículos ligeros (automóviles), vehículos comerciales (transporte de carga y pasajeros), motores y autopartes.

Si consideramos que desde que se instaló la primer planta ensambladora en el país, hace casi 90 años, hasta nuestros días, predominan las operaciones de empresas multinacionales, cuyos capitales provienen de los E.U.A, Japón, Alemania, Francia y recientemente también Corea; se plantea la hipótesis de que la planeación urbano-regional ha sido influida en gran parte por los intereses de lucro orientada a la obtención de una ganancia rápida, sin preocuparse en lo más mínimo en las condiciones generales de vida de sus empleados directos e indirectos.

CONCEPTOS CLAVE: Espacio urbano, globalización económica y economías de urbanización

¹ Dr. Jaime Linares Zarco. Profesor de Carrera Titular “B” de tiempo completo definitivo. FES Aragón-UNAM. Correo electrónico: jlinares112@yahoo.com.mx.

EL ESPACIO URBANO EN EL TERCER MILENIO

Indiscutiblemente, la realización de cualquier actividad económica, política, social, ecológica y humana en general, implica considerar el territorio geográfico, puesto que para desarrollar las actividades agropecuarias, extractivas, manufactureras, comerciales y de los servicios, en donde laboran miles de trabajadores, se requiere disponer de un espacio territorial adecuado que sirva de soporte para la generación de la riqueza.

En lo general, de acuerdo con Lefebvre y Giddens, el espacio se concibe como una dimensión de los procesos económicos que se construye socialmente (Lezama, 1998, 383), al ser un elemento, tanto de las fuerzas productivas y de los medios de producción, que permiten la elaboración de bienes y servicios; además del escenario donde se realiza la lucha de clases, al ser parte de las relaciones sociales de producción.

Tal y como lo señala H. Richardson, el desempeño de la actividad económica en el espacio geográfico genera la creación de nodos de concentración económica que forman áreas de influencia a su alrededor, es decir forman regiones nodales, lo cual implica incorporar en su explicación el espacio. (Asuad, 2014, 313)

LA CIUDAD COMO FUERZA PRODUCTIVA CAPITALISTA

El desarrollo del capitalismo contemporáneo no se explica sin el desarrollo de las ciudades, las cuales constituyen por sí mismas, una poderosa fuerza productiva, al concentrar población, capital comercial e industrial, centros educativos donde se generan conocimientos científicos y tecnológicos, áreas administrativas, políticas y de servicios, además de grandes nodos de comunicaciones y transportes; todo ello como un reflejo del grado de especialización y de centralización que alcanza la ciudad globalizada en el capitalismo contemporáneo a expensas de la desconexión local tanto física como socialmente. (Castells 1999, 438).

Sin embargo dicha aglomeración urbana no es sino la expresión territorial de las propias contradicciones del desarrollo del capitalismo. Para Castells la ciudad es definida como un producto social que resulta de la pugna entre valores e intereses divergentes. La ciudad, territorio propicio a la diversidad, ha creado también una multiplicidad de formas de conflicto social y su modelación y significación aparecen como la síntesis de esa disputa, en la que participan aquéllos que, además de padecerla, se proponen su apropiación o su transformación. (Lezama, 1998, 387)

LA GLOBALIZACIÓN ECONÓMICA Y EL TERRITORIO

Lo que se conoce hoy en día como globalización, es un nivel históricamente determinado de internacionalización del capital, que se traduce en una reconfiguración del espacio geoeconómico, que descansa en una nueva y todavía naciente estructura y dinámica del conjunto de las relaciones internacionales. (Dabat, 1999, 13)

Dicha internacionalización del capital también ha comprendido la reestructuración del capitalismo contemporáneo, al sustituir la política económica del Estado interventor que se basaba en una política de corte keynesiano, por un Estado facilitador cuyos fundamentos provienen de la política neoliberal, en donde el mercado predomina sobre los intereses del Estado y de la población en general; todo lo cual produce nuevas relaciones entre el Estado y el mercado (nacional y extranjero), así como del Estado con la sociedad en general (empresas y familias); todo ello como resultado de la dinámica económica y de la nueva división internacional del trabajo.

La globalización económica implica una creciente interdependencia económica mundial que se sustenta en los eslabonamientos productivos establecidos por la mayor competencia económica y la disputa por el mercado mundial, tanto en el comercio y los servicios, en la recepción de

inversión directa que se traduzcan en mayores ingresos y empleos, además de la llegada de grandes complejos productivos en donde las empresas multinacionales tienen un papel fundamental.

En México como en el resto de los países subdesarrollados, el saldo parcial de la política neoliberal ha sido la agudización de la crisis agropecuaria, la degradación ambiental, el rompimiento de las cadenas productivas ante la creciente competencia internacional, la eliminación de los mercados regionales típicos y los cambios de la composición demográfica en su vertiente territorial, entre otros; además de la modernización de algunos puntos fundamentales de la ciudad rentables para el capital, a expensas del abandono del resto de la ciudad.

El resultado es tener simultáneamente, grandes ciudades modernas contra ciudades pobres y rezagadas; así como regiones prósperas y exportadoras, frente a regiones atrasadas y en la pobreza extrema; además de ciudades modernas e industrializadas, contra ciudades poco competitivas y estancadas, o bien, municipios con un sistema eficiente en la recaudación de ingresos fiscales, frente a municipios endeudados más dependientes de los recursos presupuestales federales; todo lo anterior, producto de una política urbano-regional que durante décadas ha promovido el gobierno federal, al concentrar la mayor parte de los recursos presupuestales, en las capitales estatales, o en los municipios que históricamente cuentan con alguna ventaja competitiva: agropecuaria, minera, hidrocarburos, manufacturera, comercial, turística y de servicios.

TRANSNACIONALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA

El proceso de internacionalización del capital actual corresponde a una fase de concentración de las unidades de capital que se impone independientemente de las fronteras de los distintos

países. Ello constituye un salto cualitativo trascendental con respecto a la fase monopólica nacional anterior. El eje de estos cambios es la corporación productiva que opera simultáneamente en dos o más países, sincronizando y unificando los ciclos de capital; la transnacionalización es un fenómeno que ocurre en los sectores dinámicos del sistema capitalista. (Delgadillo, 1993, 27)

Como resultado de la transnacionalización que es dirigido por el capital productivo, se produce una fuerte concentración urbana e industrial en algunas zonas de las economías subdesarrolladas, producto de la instalación de industrias ensambladoras de tecnología compleja, tales como la automotriz, aeroespacial e informática, que inducen a una mayor especialización productiva, acompañadas de la llegada de diversas empresas proveedoras de capital extranjero principalmente; y que no necesariamente significa el abandono de los viejos enclaves o regiones económicas mineros, ganaderos , petroleros o plantaciones, que han sido la base económica del país desde hace más de cien años; sino que siguen reproduciendo el viejo esquema de economía de enclave, altamente tecnificado, pero con poca integración y arrastre sobre la economía local, orientado a la nueva división internacional del trabajo que impone el capital monopolista.

Dicha concentración urbana e industrial actual obedece, en buena medida, no solo a la política económica y territorial implementada históricamente por los gobiernos locales, sino también al papel protagónico que tienen las empresas multinacionales en las economías subdesarrolladas, al subordinar al resto de las empresas locales hasta desaparecerlas o convertirlas en simples proveedoras de insumos, y orientar con ello los criterios de localización espacial.

La tendencia internacional del capital que parece predominar sobre cualquier otra, es la creación de grandes centros multirregionales de producción que borran las fronteras nacionales, sobre todo valorando espacios territoriales que presentan condiciones ventajosas

para una integración más amplia al mercado mundial, aunque todavía conservando ventajas inherentes como son el abaratamiento de la mano de obra, los recursos físicos y hasta las exenciones fiscales. (Delgadillo, 1993, 44)

Las empresas multinacionales y la globalización aceleran las transformaciones productivas y los procesos de desarrollo económico, lo que genera un nuevo sistema territorial en el ámbito global, que deriva en una localización diferenciada y en una economía de archipiélago, porque el sistema urbano y regional adquiere una configuración cada vez más policéntrica, donde las jerarquías regionales y urbanas tienden a reducirse en la medida en que las relaciones y las redes de empresas y ciudades se intensifican como consecuencia de la globalización. (Delgadillo 2008, 33)

Ante la menor intervención del Estado en la economía y en los procesos territoriales, y la mayor intervención de las empresas privadas, tanto locales como extranjeras en la conducción de la política económica-urbanística, se fortalece la transnacionalización del territorio, dejando a la deriva del capital y del mercado, la iniciativa, orientación y planeación del desarrollo urbano-regional, quedándole al Estado únicamente el papel de regulador y facilitador de gestiones político-administrativas, de acuerdo a las características de la política neoliberal. (Ávila 2006, 22)

ANTECEDENTES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

Los inicios de este sector en México se remontan hacia el año de 1921 cuando se estableció la ensambladora Buick y posteriormente la planta Ford en 1925. Una década después se localizó también la firma General Motors en 1935, seguida por la empresa Chrysler (Fábricas Automex) en 1938. La llegada de estas firmas multinacionales obedeció a diversos factores que nuestro país reunía, tales como la reducción en los costos de producción debido principalmente a los

bajos salarios, costos de transporte bajos, expectativas de monopolizar el mercado mexicano, entre otras.

La llegada de dichas empresas automotrices coincidieron con la crisis económica mundial de 1929, que motivaron a impulsar el modelo industrializador por sustitución de importaciones (ISI) desde el gobierno de Lázaro Cárdenas, mediante el cual se sentarían las bases para desarrollar una industria básica que produjera bienes de consumo final y duradero, en donde entran los automóviles; industria que al generar mayores empleo e ingresos, pronto se convertiría en un sector dinámico y protagónico en el crecimiento económico del país.

Planta automotriz



Fuente: http://www.autobodymagazine.com.mx/abm_previo/2012/12/plantas-armadoras-1/

Durante la vigencia del modelo (ISI), ocurren dos hechos de notoria importancia; el primero lo constituye la creación de la compañía de capital mixto (American Motors y gobierno mexicano) Vehículos Automotores Mexicanos (VAM), quien estableció sus principales plantas de producción en el Distrito Federal, así como en Lerma, Estado de México. El segundo hecho se

refiere al decreto que promulga el gobierno de López Mateos en 1962, el cual prohibía la importación de vehículos automotores a México a partir de septiembre de 1964,² con lo cual de las 44 firmas automotrices existentes, quedaron fuera del mercado mexicano casi la mitad. (Cázares: 2 de abril 2013, p. 7C).

Dicho decreto tenía como objetivo principal el fortalecimiento del mercado interno, por ello incluía restricciones a la participación de la inversión extranjera en las empresas de autopartes (40% como máximo), la prohibición de importar vehículos y de autopartes y fijar en un 60% el contenido mínimo local para los vehículos fabricados nacionalmente, y la producción de autopartes en empresas terminales, además de las cuotas de contenido local en automóviles; todo ello con el fin de promover la industria nacional.

Transcurridas más de cuatro décadas, como resultado del agotamiento del modelo ISI y la entrada en vigor del modelo orientado al mercado externo (neoliberalismo), la mayoría de estos decretos dejaron de tener vigencia, al producirse la apertura económica y la liberalización comercial desde mediados de la década de los ochenta del siglo XX. Sin embargo la primer medida se produjo antes al reducir el contenido mínimo nacional, así como obligar a las empresas del ramo a exportar el equivalente al 30% del valor total de su producción en 1972, pero debido al grado de obsolescencia de la industria, ocasionado por el cierre de fronteras las medidas no tuvieron efectos positivos.

En el marco de la crisis económica y la devaluación del peso del año anterior, en 1977 el gobierno publicó un nuevo decreto que buscaba ya no proteger e impulsar el mercado interno, sino por el contrario, orientarse al mercado externo, con una industria automotriz caracterizada

² Durante esta década, se emite el primer decreto automotriz con el objetivo de fortalecer dicha industria hacia el mercado interno, para este entonces la industria automotriz ya estaba concentrada fundamentalmente en estados como Puebla, Morelos y Estado de México y cabe destacar, para esta fecha menos del 20% de los componentes de los automóviles, eran de origen nacional.

por su alta competitividad, por ello se permitió a partir de entonces la inversión extranjera en este ramo como máximo al 50%.

Paralelamente a la aplicación de medidas de corte neoliberal, hacia principios de la década de los ochenta, se introdujeron aún más reducciones respecto al contenido mínimo de los vehículos, y el gobierno vendió las acciones que poseía de las compañías Renault y VAM, así también conviene destacar que algunas de las firmas norteamericanas que buscaban reducir sus costos frente al mercado japonés se instalaron en la frontera norte de México, particularmente en los estados de Baja California Norte, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas y Sonora, con ello la transferencia de tecnología jugó un papel importante en el sector y permitió contrarrestar el elevado grado de obsolescencia industrial, así como en la modernización y sistematización de los procesos de trabajo y en los mejores salarios que percibían los trabajadores de las nuevas plantas automotrices construidas a lo largo de 1980-1986; sin embargo estas acciones no fueron suficientes para contrarrestar la balanza comercial que el sector automotriz venía arrastrando desde finales de la década anterior.

Para 1989, dado el escenario adverso que enfrentaba la industria automotriz y los inicios de la globalización económica, se emite el Decreto para la Modernización y Promoción de la Industria Automotriz donde los ejes rectores eran la desregulación económica así como la aceleración del ritmo de las inversiones en el país, este decreto autorizaba la importación de vehículos nuevos siempre y cuando su balanza comercial fuera positiva, esta restricción había estado vigente desde 1964; con este hecho la venta de vehículos nuevos importados aumentó de forma considerable; para 1991 el 15% de los vehículos vendidos fueron importados mientras que para 1993 la cifra se incrementó a 30%. (Vicencio: 2007 p.p. 213-221)

Con la entrada en vigor del TLACAN se permitió la inversión extranjera en el sector AL 100%, así como la importación de diversos componentes que la industria requería, reducción de aranceles a la mitad y del contenido nacional de los automotores: 34% para 1993, 29% para 1998 y 0% para 2004. En consecuencia la industria automotriz ha tenido una gran evolución hasta ver crecer su importancia en la economía nacional, al seguir atrayendo mayor capital extranjero, además de generar mayores ingresos y empleo, hasta llevar a México a convertirse en el sexto productor y exportador automotriz en el mundo.

Cuadro 1. Indicadores económicos de la industria automotriz en México, 1994-2014 (porcentuales)

Participación de la Industria Automotriz en el PIB	1994	1999	2004	2009	2014
Porcentaje respecto al PIB	1.9	2.7	2.2	1.7	3
Porcentaje respecto al PIB manufacturero	10.9	12.8	11.9	10.4	16.9
Exportaciones petroleras	1.25	1.6	3	3.5	3.4
Exportaciones de la industria automotriz	1.3	4	3.8	3.8	6.5

Fuente: Estadísticas a propósito de la industria automotriz (2014)

Con ello, México se ha orientado decididamente al mercado externo en la producción de vehículos automotores, situación que se refleja en la evolución que han mostrado sus principales indicadores durante los últimos veinte años, en donde destaca su ascendente contribución al PIB general y manufacturero, así como un mayor porcentaje en el total de exportaciones, con respecto a las exportaciones petroleras; aunque también en la tabla anterior se observan los impactos que han tenido en el sector automotriz, tanto la crisis de 1994 y la más reciente del 2009.

Con el claro propósito de apoyar la competitividad de la industria e incentivar la llegada de nuevas armadoras automotrices al país, se promulgó un decreto en el 2003. Con ello, alguna de las armadoras de gran importancia a nivel internacional tanto de vehículos pesados como de

vehículos ligeros, tales como: Marco Polo, Nissan, General Motors, Toyota y recientemente la firma coreana KIA) se establecen en entidades como lo son Aguascalientes, Guanajuato, Baja California y Nuevo León. Así pues, en la actualidad las empresas que conforman la industria automotriz en México se encuentran asentadas en 22 de las 32 entidades federativas del país.

Mapa 1. Localización de las empresas de la industria automotriz en México.



Fuente: Elaboración propia con base en el marco geoestadístico de INEGI y datos de AMPIP

Durante los años siguientes el sector automotriz ha seguido incrementando sus actividades y por supuesto, en el mapa anterior, destaca la mayor concentración de plantas e industrias de autopartes en el norte y centro del país, y una escasa o nula presencia en el sur del país.

Cuadro 2. Principales productores de vehículos en el mundo 2007-2013

País	2007	2009	2011	2013
1° China	7278	12817	18418	22116
2° E.U.A.	11292	5290	8653	11045
3° Japón	11484	9637	8398	9630
7° Brasil	2611	3074	3406	3740
8° México	2022	1504	2558	3052

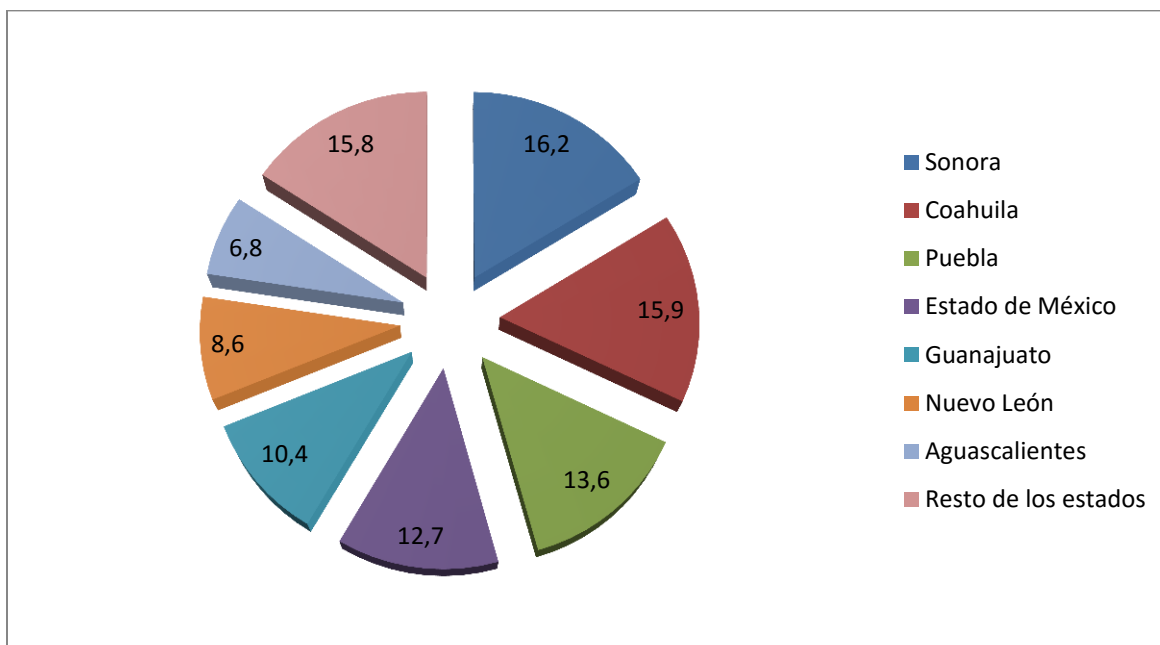
Fuente: Organización Internacional de Constructoras de Automóviles

Como puede apreciarse en el cuadro anterior, esta actividad económica es sumamente sensible a los ciclos económicos, por lo que en el año 2009 todos los países sin excepción alguna experimentaron grandes descensos en su producción, lo que permite apreciar el inconveniente que significa que esta actividad manufacturera sea uno de los principales ejes de desarrollo de las economías modernas; hacia 2013 México ocupa el octavo lugar en la escala mundial dentro de los principales productores de vehículos automotores, empero las últimas noticias nos ubican ya en el sexto lugar mundial.

EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN LA ACTUALIDAD

Conforme a los resultados del Censo Económico 2014, la producción del sector se ha concentrado principalmente en siete entidades federativas: Sonora, Coahuila, Puebla, Estado de México, Guanajuato, Nuevo León y Aguascalientes, quienes concentran los mayores porcentajes de la producción a nivel nacional, al generar conjuntamente el 84.2% de la producción total de automóviles y camiones del país y brindar empleo al 75.3% de las personas ocupadas en esta actividad. (INEGI-AMIA, 2016 p. 19).

Gráfica 1. Principales Estados de la República fabricantes de vehículos automotores (2014).

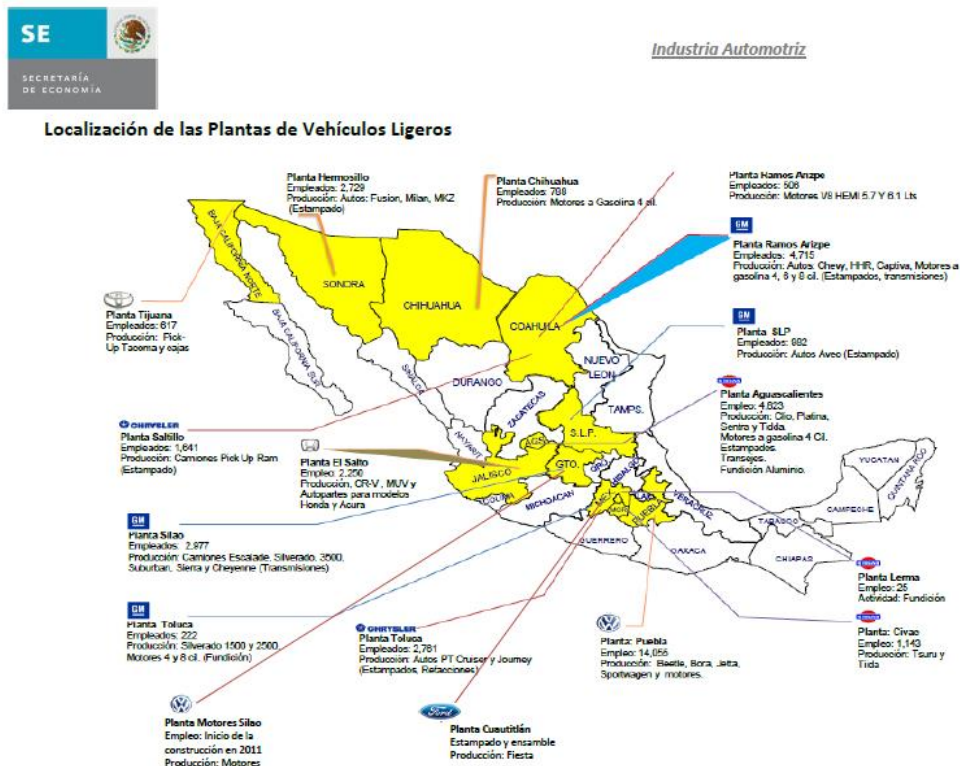


Fuente: Elaboración propia con base en INEGI, AMIA (2016),
“Estadísticas a propósito de la Industria Automotriz”, México, p. 19

Como puede apreciarse en la gráfica anterior, Sonora es el principal estado que destaca en la producción al concentrar el 16.2% de ésta, seguida de Coahuila que participa con el 15.9%, Puebla contribuye con el 13.6% de dicha producción, le sigue muy de cerca el Estado de México con 12.7%, Guanajuato 10.4%, Nuevo León 8.6%, Aguascalientes 6.8% y el resto suman el 15.8%.

Por su parte, la industria de autopartes en el país también ha adquirido un alto nivel de desarrollo; tan sólo en 2015 las empresas del ramo invirtieron 3 mil 339 millones de dólares, 69% más respecto al año anterior. Así pues, el negocio de autopartes representa ya el 24% de la Inversión Extranjera Directa en la manufactura en México para el año antes mencionado,

industria automotriz. (El Financiero 24 de mayo de 2016, p. 18).³

Mapa 2. Localización de Plantas de Vehículos Ligeros en México 2012.

Fuente: Secretaría de Economía, “Monografía de la Industria Automotriz”, 2012, p. 8

A nivel nacional, este sector está conformado por 2,400 empresas (donde 1,400 son proveedoras directas de las armadoras), de las cuales sólo 35% son nacionales; entre las empresas nacionales que destacan en este sector están: Nemark, Kuo, Condumex, Gonher, LTH, Rassini, Bocar y Metalsa, las cuales elaboran desde gomas para espejos, frenos, muelles, suspensiones, hasta chasis y componentes estructurales. En cuanto al destino de su producción el 70% de ésta, está destinada a la exportación, aunque cabe destacar, las

³ A nivel mundial México se ha posicionado como la sexta nación en la manufactura de piezas para vehículos, por encima de Brasil, Canadá, India, Tailandia y República Checa. (INEGI: 2016)

empresas de éste ramo se concentran en los estados de México, Puebla, Nuevo León, Chihuahua y Coahuila donde están instaladas el 43% de estas empresas.⁴

Mapa 3. Localización de Plantas de Vehículos Pesados en México 2012.



Fuente: Secretaría de Economía, Monografía de la Industria Automotriz, 2012, p. 10.

Adicionalmente, a ello hay que añadir las nuevas inversiones que han anunciado algunas armadoras en los últimos años, las cuales atraerán más empresas de autopartes. Tal es el caso de la firma Nissan que inició operaciones en una nueva planta armadora localizada en Aguascalientes en 2013; Honda, VW y Mazda comenzaron operaciones en 2014 en Celaya Guanajuato; Audi y Kia comenzaron operaciones en 2016 en Puebla y N.L., respectivamente. (El Economista, 19/05/2016, p. 28).

⁴ Contrariamente entre 2013 a 2016 las entidades de Hidalgo, Jalisco y la Ciudad de México experimentaron migración de algunas de estas empresas.

Respecto a la orientación que sigue la producción, cabe destacar que Estados Unidos es el principal destino de las exportaciones de México, con 68%; seguido de Canadá, con 8%; Brasil, 6% y Alemania, 5% principalmente⁵. (*Forbes*, 30 de mayo de 2014). En el mercado nacional las empresas con mayores ventas fueron Toyota con el 12% del total registrado durante 2013, seguida por Volkswagen y General Motors; ambas con el 11% de las ventas concentradas respectivamente (Carbajal M. y Carbajal Y.: 2014 p. 22).

El papel de las empresas transnacionales en la expansión urbana en México

Como resultado de la apertura comercial de nuestro país y de la globalización económica del mercado mundial, se ha incrementado la llegada de mayor capital extranjero para invertirse principalmente en la industria automotriz, proveniente de los E.U.A, Europa y Asia principalmente; situación que ha intensificado la mayor producción y competitividad de nuestro país en el mundo; lo anterior se ha traducido en una mayor presencia de la industria automotriz en la geografía económica de la República Mexicana, tanto en el número de ensambladoras, que son las menos, como en el número de establecimientos de la industria de autopartes, que son la gran mayoría. Por consiguiente, observamos que del total de entidades que existen en el país, la industria automotriz tiene presencia en 23 estados y solo en 9 de ellos no existen aún manufacturas automotrices; las que si cuentan con inversiones automotrices ensambladoras suman 13, mientras que solo 10 entidades cuentan con industrias de autopartes.

A continuación se describen algunas de las principales armadoras e industrias de autopartes que tienen presencia en algunas ciudades y entidades de la república, en donde predominan en más de un 90% las grandes firmas multinacionales; por ello planteamos que dichas empresas mundiales han tenido un alto impacto en la expansión de la mancha urbana, principalmente en

⁵ Las ventas al extranjero durante el último mes de 2013 sumaron 161,208 automóviles. (Secretaría de Economía: 2014)

las recientes tres décadas, hasta convertirse en agentes fundamentales para la conversión de tierras de cultivo de carácter agrícola, a suelos industriales, que pronto se transforman en suelos urbanos, en donde se desarrollan, indistintamente, actividades industriales, comerciales, de servicios y de vivienda; por lo que irremediablemente se ha venido produciendo una acelerada transnacionalización del espacio urbano en nuestro país, en la forma siguiente:

En **Aguascalientes** destaca la presencia de de la ensambladora asiática Nissan asociada en coinversión con la francesa Renault, A continuación se describen algunas de las principales armadoras e industrias de autopartes que tienen presencia en algunas ciudades y entidades de la república, en donde predominan en más de un 90% las grandes firmas multinacionales; seguida por la empresa fabricante de carrocerías para camiones y autobuses de origen E.U.A. Marco Polo; y sólo dos empresas de capital nacional Oyamsa y Polo Mex. Todas ellas abastecidas por una gran diversidad de empresas de autopartes, como Bosch y Siemens de capital alemán; Cooper Standard y Busscar de origen canadiense; Yorozu y Jatco de capital japonés; Calsonic y Nabco que proceden de los E.U.A.

En **Baja California** las empresas transnacionales tienen presencia en Mexicali con Kenwort de los E.U.A y en Tijuana con la japonesa Toyota; abastecidas por un gran número de factorías de autopartes provenientes de los E.U.A., tales como: American Eagle Wheel, American Racing, Convercraft Industries, Honeywell, Vishay Electronics, T.T. Electrónics y Wabasch Technologies, entre otras; complementadas con autopartes hechas por empresas de origen japonés, tales como: Furukawa Electric, Matsushita-Aromat, Kamita International, Kyocera, entre otras.

Si bien la **Ciudad de México** hasta antes de estallar la crisis económica mundial de 1929, fue la primera localidad en recibir inversiones de la industria automotriz y pronto contó con varias

ensambladoras automotrices que generaban miles de empleos, al ser el punto neurálgico de la industria en el país; actualmente solo cuenta con algunas empresas de autopartes y es la sede las oficinas corporativas de cientos de firmas multinacionales.

En **Coahuila** dichas multinacionales automotrices se localizan en cinco ciudades, destacando los casos de Saltillo en donde se encuentra la empresa Daimler Chrysler y Ramos Arizpe en donde se localiza la General Motors, seguidas por Cd. Acuña, Piedras Negras y Torreón, en donde se encuentran múltiples industrias de autopartes que abastecen a las armadoras señaladas y cuyo capital de origen es de los E.U.A., tales como: Delphi, Honeywell, Irving Automotive, Magna Seating System, A.O. Smith, Benteler, Citation Tools, Johnson Controls, Metaldyne, Textron Automotive, entre otros.

En **Chihuahua** aunque aun no exista ninguna empresa ensambladora, la industria de autopartes predomina en Cd. Juárez y Chihuahua, y marginalmente en Parral, Cd. Delicias y Cuauhtémoc, en donde se localizan empresas de origen estadounidense, tales como Delphi, Honeywell, Goodyear Tire & Rubber, Lear Corporation, Homelite, A.O. Smith Corporation, Hayes Wheels, Warner, Avon Automotive, Breed Technologies, Cummins Recon, Stoneridge, entre otras; japonesas como Alcoa Fujikura, Sumitomo y Yazaki North America; y alemanas como Bosch y Siemens.

El estado de **Guanajuato** constituye sin lugar a dudas una de las entidades más exitosas de la última década, hasta convertirse en el icono industrial de la industria automotriz, aprovechando su privilegiada localización en el centro del país y las excelentes comunicaciones y transportes que le permiten el fácil acceso al mercado de los E.U.A., así como una rápida conexión con los puertos del Golfo y del Pacífico. Celaya y Silao son los dos municipios que destacan por ubicarse en sus terrenos las armadoras Honda y VW en el primer caso, y General Motors en el

segundo de ellos, acompañadas de una gran diversidad de industrias de autopartes con capital de los E.U.A., principalmente, que también se extienden por León, San José Iturbide y Villagrán.

Hidalgo representa una entidad especial al contener dentro de su territorio grandes inversiones en el sector del autotransporte, que generan miles de empleos directos e indirectos; entre dichas empresas destacan la empresa de origen canadiense Bombardier que construye carros de ferrocarril y del metro, además de incursionar también en la industria aeroespacial; acompañada por las firmas Dina y Citsa PPG, armadoras de tractocamiones, camiones de carga y autobuses, todas localizadas en Ciudad Sahagún.

En el occidente del país sobresale **Jalisco** por su empuje económico, en donde el sector industrial tiene un papel importante no sólo en la industria alimenticia, zapatera y electrónica, sino además la automotriz, en donde destaca la ensambladora japonesa Honda localizada en El Salto, sino también, la gran cantidad de empresas de autopartes de capital japonés, como: Takata, Saargummi, Sumida, Yamaver, Kasai, entre otras, acompañadas de firmas de E.U.A. como: Vogt Electronic, Sachs Boge, Rockwell Automotriz, K & S Wire Harness, Bw, Carburat y BorgWarner Morse Tec M., entre otros.

El **Estado de México** constituye la entidad en donde se localiza el mayor número de firmas armadoras del país, en parte beneficiaria de la escasez del espacio, contaminación ambiental y saturación urbana de la Ciudad de México; con la General Motors, Ford, Daimler-Chrysler y Navistar de los E.U.A.; BMW y la Mercedes Benz de Alemania; la japonesa Nissan; la francesa Renault; y la Sueca Volvo; la mayoría de ellas concentradas en el corredor industrial Lerma-Toluca, Cuautitlán Izcalli y Atlacomulco.

A pesar de su pequeña extensión territorial, **Morelos** ha logrado desarrollar las condiciones de infraestructura y equipamiento que demanda la industria automotriz, lo cual le ha permitido atraer inversiones de la japonesa Nissan y de la francesa Renault; así como muchas otras empresas de autopartes, entre las cuales destaca la japonesa llantera Bridgestone Firestone, asentada en Jiutepec.

Entre todas las entidades del país **Nuevo León** destaca por tener más de un siglo de tradición industrial, firmas que nacieron mucho antes del desarrollo de la industria automotriz, tales como la cementera, la cervecera, la siderúrgica, la vidriera y la alimenticia. Actualmente en su territorio se asientan cinco ensambladoras automotrices, tales como: la Freightliner y la International-Navistar-Ford de origen estadounidense; la alemana Mercedes Benz; la mexicana Trailers de Monterrey, y recientemente la coreana Kia. Todas ellas abastecidas de empresas de autopartes ubicadas principalmente en la ciudad de Monterrey, como: Delphi, Goodyear, Pioner, Parker Zenith, American Wheels, Anchorlok, Lord Corporation y Lear Corp, entre otras, originarias de los E.U.A; seguidas por las firmas japonesas Alcoa Fujikura, Aisin Seiki, Mitsubishi, Takanishi, Takata, Toyota Tsusho, Yazaki, Mitsuba y Tokio Eléctrica; además de Siemens y Guntner.

Puebla tiene más de cinco décadas de la presencia del capital automotriz, la cual se inició con la llegada de la empresa alemana Volkswagen en el municipio de Cuautlancingo, dinámica que pronto se extendió en lo económico y urbano hacia la ciudad capital de Puebla, impulsada en gran medida por el asentamiento de diversas industrias de autopartes de capital alemán como Siemens, SKF, TRW, Thyssenkrupp Metalurgica, Benteler y Kiekert, entre otras, acompañadas por firmas como HP Pelezer Automotive, Systems, Johnson Controls, Parker Hannifin, Sommer Allibert y Tenneco, entre otras, de los E.U.A.

Recientemente **Querétaro** se ha ido consolidando como una entidad con vocación industrial, especialmente en el sector aeroespacial y automotriz; aunque solo cuenta con la armadora Irizar, ha logrado atraer cuantiosas inversiones en la industria de autopartes, entre las cuales destacan: Delphi, American Car Equipment, Clarion, Collins & Aikman Group, Johnson Controls, Magna Mirrow Systems, Rockwell, Tenneco Automotive, Visteon Climate y Systems, entre otros, de los E.U.A.; acompañados por las empresas alemanas Siemens, KSB, Van Rob Stampings y T.R.W., entre otras.

Por su privilegiada posición geográfica en el centro del país, **San Luis Potosí** también ha desarrollado una importante base industrial, en donde el sector automotriz ha sido uno de los principales protagonistas en la generación de riqueza y de empleos en la entidad; gracias a las inversiones de las firmas extranjeras: Scania (Suecia), Mercedes Benz (Alemania) y Cummins Diesel (E.U.A.); la entidad ha logrado atraer a diversas empresas de autopartes de los E.U.A. como: Continental AG, Contitech, Delco Remy Components, Eagle Picture Industries, Eaton y Valeo, entre otros; seguidas por firmas alemanas como Robert Bosch y Thyssenkrupp Sasa, entre otras.

Sonora destacó en el ámbito mundial hace más de 30 años, al haber sido la sede de las grandes innovaciones automotrices que siguen predominando en la actualidad, me refiero a la robotización de la primer planta de ensamblado de la empresa Ford en la ciudad capital de Hermosillo, situación que pronto le permitió ubicarse a la vanguardia en la producción de automoviles mediante robots asistidos por computadora. Actualmente varios han sido los municipios que se han beneficiado de la dinámica automotriz, tales como: Agua Prieta, Cd. Obregón, Empalme, Nogales y San Luis Río Colorado; a donde han llegado empresas principalmente de los E.U.A., como: Delphi Automotive, Tyco Electronics, Prestolite Wire Corp y

TSE Brakes, entre otras; seguidas por algunas empresas japonesas como: Takata, Yazaki y Sumitomo.

A pesar de que **Tamaulipas** no cuenta con ninguna empresa ensambladora en su territorio, ha logrado atraer múltiples capitales que se han invertido en la industria de autopartes, provenientes tanto de los E.U.A., tales como: Uniroyal Chemical, Delco, General Motors, Delphi, United Technologies, Ford Motors Company, Standard Motor Products y Minnesota Ruber, entre otras; firmas japonesas como: Fujitsu Ten, Kimko, Mikuni Texas y Kongs Berg Automotive, entre otras; además de la alemana Siemens.

Tlaxcala se ha beneficiado sin lugar a dudas de su localización geográfica, al ser parte de la región del centro de México, pero principalmente por su vecindad geográfica con Puebla y la cercanía con el puerto de Veracruz; ventajas que le han permitido atraer diversas empresas que le producen autopartes a las plantas ensambladoras de Puebla.

Finalmente llama la atención un grupo de entidades federativas del país, que sin tener vocación industrial, el auge productor y exportador que ha tenido la industria automotriz en las recientes décadas, los ha salpicado en parte, de algunos beneficios económicos, al haber llegado diversas empresas de autopartes a su territorio. En el norte destacan los casos de **Sinaloa**; **Durango y Zacatecas**, a donde han invertido empresas de los E.U.A. como Delphi y Walbro Engine Management; seguido por algunas firmas japonesas como: Sumitomo y Yazaki, entre otras. Mientras que en el sur del país, llaman la atención estados como: **Chiapas, Veracruz y Yucatán**, a donde han invertido firmas de los E.U.A. como Avon Rubber y Air System; alemanas como Siemens y de origen japonés como Axa Yazaki (Amecom), entre otras, quienes también han tenido un impacto económico y territorial en las ciudades donde operan.

CONCLUSIONES

Como resultado de la apertura comercial de nuestro país y de la globalización económica del mercado mundial, se ha incrementado la llegada de mayor capital extranjero para invertirse principalmente en la industria automotriz, proveniente de los E.U.A, Europa y Asia principalmente; situación que ha intensificado la mayor producción y competitividad de nuestro país en el mundo; lo anterior se ha traducido en una mayor presencia de la industria automotriz en la geografía económica de la República Mexicana, tanto en el número de ensambladoras, que suman 37 plantas, como en el número de establecimientos de la industria de autopartes, que totalizan más de 2,500 establecimientos. Por consiguiente, observamos que del total de entidades que existen en el país, la industria automotriz tiene presencia en 23 estados y solo en 9 de ellos no existen aún manufacturas automotrices; entre las que si cuentan con inversiones automotrices ensambladoras suman 13, mientras que solo 10 entidades cuentan con industrias de autopartes.

A pesar de que nuestro país es actualmente el principal receptor de inversión extranjera en A.L., que le ha permitido ubicarse ya en la sexta posición en la producción de autopartes y la octava en la fabricación de automóviles en el ámbito mundial; desafortunadamente son pocas las industrias nacionales que se han beneficiado del auge automotriz que vive México desde hace más de dos décadas, de tal forma que solo contribuyen con el 12% en el suministro de autopartes, mientras que el 88% está en poder de las firmas extranjeras.

Por lo que la creciente presencia del capital multinacional en la industria automotriz ha venido modificando los patrones de consumo y utilización del espacio urbano en el país, al influir con su presencia y principales demandas de terrenos extensos, bien comunicados, que cuenten con el equipamiento e introducción de los servicios básicos, (sin considerar la exención del pago del predial, I.S.R., impuesto sobre nómina y otros estímulos de carácter estatal y municipal), en la

transformación del uso del suelo agrícola a suelo urbano, además de promover una mayor expansión y concentración de la mancha urbana en las ciudades en donde tiene presencia, en detrimento de aquellas ciudades y entidades del sur y sureste del país, que al carecer de atractivos productivos para el sector automotriz, seguirán registrando fuertes desequilibrios regionales, y por ende, ante la caída del sector petrolero, el desempleo, la pobreza y la migración, seguirán predominando.

BIBLIOGRAFÍA

AMIA-INEGI, (2016). “Estadísticas a propósito de la Industria Automotriz”. México.

Asuad Sanén Normand E., (2014). “Pensamiento económico y espacio”, Volúmen 1, UNAM, México.

Carbajal M, (2014). Revista Economía Actual. Año 7, Núm. 3. Julio-Septiembre.

Castells Manuel, (1999). “La era de la información”, Tomo 3, Ed. Siglo XXI, México,

Dabat Alejandro y Alejandro Toledo, (1999). “Internacionalización y crisis en México”, Ed. CRIM, México.

Delgadillo Macías Javier, (1993). “El desarrollo regional de México ante los nuevos bloques económicos”, Ed. UNAM, México.

Delgadillo Macías Javier y Felipe Torres Torres, (1990). “30 años de investigación económica regional en México. El pensamiento y la obra del geógrafo Ángel Bassols Batalla”, Ed. UNAM, México.

Lezama José Luis, (1998). “Teoría social, espacio y ciudad”, Ed. El Colegio de México, México.

Polése Mario, (1998). “Economía urbana y regional. Introducción a la relación entre territorio y desarrollo”, Ed. Libro Universitario Regional, Cartago, Costa Rica.

Vicencio Arturo, (2007). “La industria automotriz en México”. U. Iberoamericana, México.

<http://www.economia.gob.mx/> 30 de marzo de 2012.